FOLHETO
Nº 270 II 3
DATA 29/11/02

ARTHUR CEZAR FERREIRA REIS

—

PANORAMA ECONÔMICO-FINANCEIRO DO SEGUNDO REINADO

e) Navegação fluvial, especialmente a do Amazonas

Separata dos "Anais" do Terceiro
Congresso de História Nacional

(IV VOLUME)

Publicação do INSTITUTO HISTÓR

BIBLIOTECA ARTHUR REIS
MANAUS - AMAZONAS

IMPRENSA NACIONAL
RIO DE JANEIRO 1942

FOLHETO
Nº 270 LX 3
DATA 29/11/02

PANORAMA ECONÔMICO-FINANCEIRO DO SEGUNDO REINADO

E) NAVEGAÇÃO FLUVIAL, ESPECIALMENTE A DO AMAZONAS

PELO SÓCIO CORRESPONDENTE

ARTHUR CEZAR FERREIRA REIS

E) NAVEGAÇÃO FLUVIAL, ESPECIALMENTE A DO AMAZONAS

A política portuguesa, relativamente à navegação de nossos cursos d'água, não fugiu ao sistema de reservas, de prudência, que a orientou noutros aspectos. Foi, significativamente, cautelosa. Dentro do espírito da época, Portugal aproveitou, em grande parte, para os seus nacionais, as vias magníficas que cortavam o *hinterland*. Aproveitou a seu modo, limpando as margens de indígenas, quando estes incomodavam os viajores, fazendo criar, para eles, pequenas colônias de pousada e abastecimento, tomando, enfim, outras medidas de menor monta, tendentes a garantir o tráfego, fechando-as, sempre, ao estrangeiro, a que vedava, aliás, a entrada nos territórios ultramarinos. Através dessas estradas líquidas, atingiu, com os bandeirantes, o coração do Brasil, ligou norte a sul, fez circular as riquezas com que o alto sertão contribuiu para o movimento da economia nacional. À margem delas, levantaram-se povoados, pontos fiscais, estabelecimentos militares. Toda vez, todavia, que percebeu, nesses caminhos naturais, um perigo à soberania do Estado na América, à sua soberania, à garantia de seus interesses econômico-financeiros, Portugal fechou-os aos próprios colonos, impondo penalidades ao que se atrevesse contrariar a proibição de percorrê-los.

O caso do Madeira é típico Via natural, para Mato Grosso, poderia ser uma saida facil ao contrabando das riquezas das minas

daquela região. Se estavam nas cercanias estabelecimentos de espanhóis. . . O alvará de 27 de outubro de 1733 trancou-o, por isso, ao comércio que se abria entre o povoador da Amazônia e o mineiro de Mato Grosso. E só mais tarde, em 1752, após as razões cortes, justas, alegadas por Francisco Xavier de Mendonça Furtado, que dispunha, no Reino, a garantir-lhe as afirmativas, o irmão, Sebastião José de Carvalho e Mello, é que se revogou o alvará absolutista.

A carta régia de 10 de janeiro de 1730 proibia a navegação do Tocantins. Era a mesma razão de Estado: a garantia dos interesses da coroa, que possuia, na colônia, a fonte única e rendosa para os seus gastos. Outras providências, no mesmo sentido, relativas a outros rios, significavam, bem claramente, a unidade dessa política. Portugal, que em XVIII tinha, no Brasil, no dizer autorizado de Antonil, "a melhor e a mais util conquista assim para a fazenda real, como para o bem público", defendia o seu patrimônio colonial no Novo Mundo por providências dessa espécie, que, no fim de contas, espelhavam o pensamento das demais nações colonizadoras.

A rede hidrográfica definia o extremo-norte. Tudo tinha de ser realizado sob sua influência. Desde os primeiros cronistas se vinha assinalando a grande significação do Rio-Rei, que Mendonça Furtado, mui sensatamente, chamava, nos documentos oficiais, a *Estrada Real*.

À penetração dos sertanistas, muita vez levada a termo contra ordem expressa das autoridades, sucedera a exploração oficial, para a verificação da extensão, das condições de navegabilidade dos rios da cia portentosa, afim de que pudessem ser aproveitadas na obra de exploração da terra cheia de uberdade. Uma série de exploradores, por ordem das autoridades, em consequência, subiu e desceu rios. Os técnicos portugueses, italianos e alemães, que integravam as comissões portuguesas encarregadas de demarcar os limites con-

vencionados em 1750 e 1777, levantaram, abundantemente, planos e cartas dos cursos d'água, numa identificação cartográfica estupenda. Nada, apurou-se, na Amazônia, se poderia construir desprezando-se o fator fluvial. Era a lição da experiência.

Noutros recantos do Brasil, a exploração das vias fluviais se processava tambem. Comissões, é certo que sem o luxo de aparelhagem e de pessoal técnico das que devassaram a Amazônia, levantaram mapas, recolheram observações magníficas, que vieram da a certeza de que seria uma política sábia a que promovesse o aproveitamento rigoroso daquela massa fluvial.

Embora, pela leitura dos Koster, dos Spix e Martius, pela leitura das peças oficiais, vê-se que esse aproveitamento não se verificou como se fazia mister. Apenas havia a embarcação trabalhada pela iniciativa do particular. Embarcação do mais variado tamanho. Herança do nativo, tanto que era ele, o caboclo, já no contato diário com o ádvena colonizador, quem conduzia o barco, movia-o, vencendo distâncias e perigos.

Entre 1789 e 1803, todavia, D. Francisco de Souza Coutinho, que governou a Amazônia com preocupações civilizadoras, imaginando aumentá-la com a incorporação da Guiana Francesa, projetou uma série de providências para animá-la e elevá-la às altas condições de progresso. Um plano largo, que propunha os mais variados problemas da região e lhes dava a solução enérgica, sábia, momentosa. D. Francisco compreendera a realidade amazônica, nos seus aspectos físico-humanos.

Desde o século XVIII funcionava em Belem um arsenal de marinha. Fazia-se mister dar-lhe uma utilidade maior, dentro das exigências regionais. As madeiras da selva que cobria aquele mundo verde, exportadas para a Europa, deviam ser aproveitadas em maior escala no arsenal, utilizado no desenvolvimento da frota que deveria facilitar o desenvolvimento da economia regional.

Dando começo às suas idéias generosas, D. Francisco promoveu a constituição de uma sociedade mercantil, que teria a seu cargo estabelecer as relações entre Goiaz e o Pará, pelo Tocantins-Araguaia. E em longa exposição, de agosto de 1797, estudou as "comunicaçõens que se podem pertender do Amazonas para o interior do Brasil".

De outro lado, em dez anos de administração, fez construir quatro fragatas, tres charruas, tres bergantins, 12 chalupas artilhadas e outras embarcações menores, "para a navegação interna da Capitania", explicou em "officio de 15 de setembro de 1800, tendo mais de dois mil operarios indianos empregados no corte, na conducção e no embarque das madeiras, e na construcção dos ditos vasos da Real Armada, nas disposições da defesa da Cidade, nas embarcações armadas, e nas expedidas a diversas diligencias". Isso sem sensivel aumento da receita, mas com uma aplicação muito sisuda das rendas, cobrança de dividas e providências mais, que deram em resultado o crescimento assinalavel da produção exportada.

Sob o príncipe D. João, noutras latitudes do Império em formação, pouco se fez no tocante à navegação nos grandes cursos.

Pretendeu-se aproveitar o rio Doce, na ligação entre Minas Gerais e o Espírito Santo, o que equivalia a uma possibilidade nova e futurosa ao desenvolvimento de largo trecho do Brasil Central. A carta régia de 13 de maio de 1808 concedeu mesmo favores aos colonos pela navegação do rio.

Na Baía, por carta régia de 3 de agosto de 1818, foi concedida autorização para a incorporação de uma companhia de navegação a vapor em portos e rios da Capitania. D. Marcos de Noronha e Britto, Conde de Arcos, e D. Francisco de Assis Mascarenhas, Conde da Palma, ocuparam-se em promover a navegação do Jequitinhonha, para facilitar as relações com Minas.

Em Goiaz, os governadores D. Francisco de Assis Mascarenhas, Conde de Palma, e Fernando Delgado de Castilho não se descuraram

em providências para a realização do velho sonho de utilização das águas do Araguaia-Tocantins, tentando a constituição de uma companhia para tal fim.

Quanto ao extremo-norte, nenhuma providência de vulto se conhecia em torno do assunto.

A "Corografia Brasílica", de Ayres de Casal, que nos dá um panorama tão fiel do Brasil no período joanino, é quadro seco no tocante ao tema que nos prende a atenção.

No entanto, Linhares, D. Rodrigo de Souza Coutinho, irmão de D. Francisco, decerto por ele influenciado quanto aos problemas do Brasil, no grande plano de soerguimento da América Portuguesa acentuou a importância dessas artérias, concluindo que as partes que a compunham estavam bem definidas e divididas pela própria Natureza "por grandes Rios ao ponto de fazer ver que esta concepção Política he ainda mais natural, do que artificial". As cordas hídricas deviam ser utilizadas para a consolidação do domínio colonial.

A Amazônia, com Mato Grosso, Goiaz, o Maranhão e o Piauí, deviam compor, alvitrava, um Vice-Reinado. Era a divisão natural, que a feição da terra malhada impunha.

* * *

Com a Independência, seria o problema atacado severamente?

Já perante as Cortes Portuguesas representara a respeito da navegação do Parnaiba o Governo Provisório do Piauí. E o deputado por citada Capitania, padre Domingos da Conceição, fizera a respeito uma longa representação.

Felippe Alberto Patroni Martins Maciel Parente, delegado da Junta Provisória aclamada em Belem a 1 de janeiro de 1821, nas longas considerações com que ilustrara o seu projeto para a eleição dos deputados do ultramar americano, chamava atenção para o problema da navegação do Amazonas.

A inquietação das primeiras horas da independência, decerto, não permitia o ataque aos mais variados aspectos da realidade nacional. E não permitiu. Uma legislação abundante desceu, contudo, do alto, sobre o Império, regulando-lhe a vida, traçando-lhe normas. Não podia, insista-se, em meio ao partidarismo exaltado, extremado, que dividia fundamente brasileiros e lusitanos, não podia, porem, essa legislação abranger todas as questões, mesmo as vitais da nova nacionalidade.

Ficou, então, de parte essa da navegação fluvial? Se o Governo do Rio de Janeiro não poude enfrentá-lo de pronto, na Amazônia o assunto recebeu imediato estudo.

As condições do extremo-norte, à época, não eram folgadas. Os primeiros presidentes nomeados para a Província do Pará, — que compreendia o território do atual Estado do Amazonas, antiga Capitania de São José do Rio Negro, reduzida à categoria de Comarca do Alto Amazonas, em exposições minuciosas para os Ministros do Império, Marinha, Finanças e Guerra, traçaram tristes quadros da penúria que lavrava, da barbaria que ainda dominava a região. Velhas e fortes causas, no entender daqueles homens de Estado, vinham trabalhando para a situação.

Uma série de medidas se fazia urgente para salvar aquela abandonada parte do Império. E entre essas providências, o aparelhamento em regra da navegação interna.

Até então, um milheiro de embarcações circulava nos misteres mercantis, de Belem aos pontos mais remotos da Província. A *coberta* "de mastros fixos e toldos de palha", era a de maiores proporções, verdadeiro bazar fluvial. Entre Belem e Tabatinga, na fronteira com o Perú, às vezes oito meses ! As tripulações eram todas de tapuias que conheciam os segredos potâmicos e não se arreceavam de perigos e dificuldades. Mas, era comuníssimo desertarem em meio da jornada, pelo motivo mais futil, o que tornava ainda mais penosa a viagem.

Em Belem, o porto conhecia um movimento bem regular. Brigues, escunas, galeras, da Europa, da África e da América, visitavam constantemente a baía de Guajará, trazendo gêneros alimentícios, drogas farmacêuticas, artigos de indumentária, ferragens, armas pequenas, etc. num total de 100 espécies diferentes. Vinham de Lisboa, Porto, Londres, Liverpool, Barbados, Cayenna, Alexandria, Nantes, Salem, Gibraltar, Índias Ocidentais, Havre, Boston, New York, Gênova, Vera Cruz, Guadalupe, São Luiz, Fortaleza, Recife. Para lá conduziam as especiarias regionais, constantes de cacau, castanhas, salsa, piaçaba, café, algodão, açucar, couros, cravos, sementes oleaginosas, seringa, sapatos de borracha, indústria incipiente, arroz, grude.

Em 1828, tinham entrado 33 brigues, 27 escunas e sete galeras.

Em 1806, o quadro das rendas sobre exportação, que se operava unicamente para Portugal, era o seguinte: 785:323$941. Em 1827, em pleno regime liberal, 488:253$758!

A importação contribuia, em 1806, com 652:559$302; em 1827, com 322:582$566!

Os processos mercantís eram os mais primitivos. Baena, contemporâneo, no "Ensaio", atrás referido, assim o descreveu:

> "Os Negociantes da Cidade do Pará mandão levar de mercadoria para as Villas mencionadas os generos de importação; e delas recebem em permuta os produtos naturaes sacados dos matos, e os productos da industria. Elles tambem tratão com os Lavradores do Termo da Cidade, os quaes vendem á aquelles os seus effeitos agronomicos, e recebem o valor venal parte em moeda, e parte em fazenda e viveres.
>
> "Pelos rios do mesmo Termo da Cidade girão alguns homens em pequenas canoas, que andão de Roça em Roça a vender os generos manufacturados para o consumo

popular, e os mais necessarios nos usos da vida. A estes homens dão o nome de *Regatoens*.

"Quasi todo o commercio do Sertão he erradio: os Traficantes não fazem assento estavel nas Villas com o intuito de alli efeituarem as operaçoens da sua industria commercial, esperando que os Lavradores conduzão os seus effeitos ruraes: pelo contrario elles se reduzem a manter uma canoa tripulada de Indios para girar os Sitios dos Lavradores estabelecidos em diversos rios e lagos, fazendo permutaçoens de generos não só com os mesmos lavradores, cuja maioria menos instruida está sempre exposta às fraudes mercantis, mas ainda furtivamente com os seus escravos, vendendo-lhes água-ardente, pela qual elles tanto anhelão, e para a possuir não hesitão em "roubar a seu Senhor productos do trabalho agrario".

A navegação a vapor seria o ideal na região. Mas capitais nacionais não havia, bastantes, que pudessem movimentar uma entidade capaz de obter o aparelhamento necessário. Apelar para o capital estrangeiro? Não seria perigoso franquear, ao estrangeiro, o coração da Amazônia Brasileira? Demais, com a navegação a vapor, era uma opinião vigente, a miséria não campearia, com a ruina de centenas de pais de família que tiravam o pão das pequenas embarcações, de que eram remadores ou proprietários?

A 14 de julho de 1826 fundeava em Belem o *Amazonas*, vapor pertencente à empresa "New York Society", incorporada nos Estados Unidos, por iniciativa do conselheiro José Silvestre Rebello, encarregado de negócios do Brasil naquela República, para a navegação da bacia amazônica.

Silvestre Rebello, nas instruções que recebera do governo do Rio de Janeiro, tivera a de animar capitalistas norte-americanos a trazerem barcos a vapor ao Império, por conta própria, contentando-se

com a proteção oficial brasileira. Vencendo hesitações, disposto ao cumprimento das ordens de seus superiores, o representante diplomático não mediu esforços. De como se houve, que resultados obteve, podemos ver no ofício de 17 de março de 1826, ao presidente do Pará:

"Tendo em vista cumprir em tudo as ordens de S. M. I., hei feito, desde que cheguei, diligencias para persuadir a individuos deste paiz quão util seria o emprego de seus capitaes em fazer navegar barcos a vapor nos varios rios do Brazil, e recommendei como especulação necessariamente vantajosa o emprego, por ora, de um vapor para conduzir mercadorias e produtos entre essa capital e as differentes povoações espalhadas pelas margens do Amazonas e dos seus numerosissimos confluentes.

Depois de aplanadas varias duvidas, vai, emfim, para objecto indicado a essa província o barco a vapor *Amazonas,* às ordens do John Hefferman, pertencente a uma sociedade creada em New-York com o titulo de Sociedade de New-York para a navegação de barcos a vapor na América Meridional, da qual é agora presidente B. W. Rogers.

"Eu prometti á sociedade por escripto segurança para as pessoas e propriedades, assim como consideração da parte do governo para com os mesmos, como si fossem brazileiros, com a condição de que o barco ha de usar sempre da bandeira brazileira, com o que elles convieram. E' sabido que, sendo muito largo o rio do Amazonas, tem sempre nas vasantes corrente muito violenta, de maneira que as canôas de que usam commummente os moradores gasta muito tempo em fazer as suas viagens á capital; é tambem sabido que muito poucos possuem meios para fazer navegar as mesmas canôas, por serem muito grandes e custarem muito a cons-

truir e armar, pelo que os mais pobres raras vezes teem occasião de remetter á capital os seus fructos, sendo por isso obrigados ou a vendê-los á porta por pouco preço ou a vê-los deteriorados em casa, até que se lhes proporcione occasião de os embarcar, como por favor, em alguma das canôas dos que são mais poderosos.

"Para evitar estes inconvenientes, que tanto teem atrasado a prosperidade dessa provincia e das de Goyaz e de Matto Grosso, a navegação deste barco a vapor é um excellente remedio; elle carregará a frete todas as mercadorias que se lhe confiarem no Pará, e, subindo o rio, deixará em cada villa as que lhe pertencerem, e no regresso virá colhendo os fructos que estiverem promptos e os descarregará na capital e tudo isto por um frete equitativo e convencionado entre as partes, as quaes ficarão assim isentas de despender o custo, armação e tudo o mais que gastam com o apparelho das canôas, as quaes nem sempre podem navegar e só poucas pessoas podem possuir.

Achando-nos em paz com os povos e governo da Republica de Colombia, vizinha dessa provincia pelo norte e noroeste, e devendo considerar-se de nenhum effeito hoje aquella parte do tratado de 1750, renovado no de 1777, em que se prohibia aos então subditos de Portugal e Hespanha o commercio reciproco interno, suscitei eu aqui em conversa com o ministro daquella Republica a idéia de expor elle ao seu governo quão util seria para elles e para nós o commerciar livremente nas margens do Amazonas, muito principalmente para os habitantes da provincia de Mayoras; supponho, pois, que o barco a vapor não encontrará difficuldade alguma em estender as suas viagens até aquellas povoações.

E parece-me claro que os habitantes do Pará ganharão em proseguir este commercio que póde fazer, com o tempo, dessa capital um dos mais interessantes portos mercantes do Brazil. Eu já em officios meus communiquei ao governo de S. M. I. no Rio de Janeiro estas idéas e as lisongeiras esperanças de futuras felicidades dessa provincia e portanto de todo o Brazil.

Espero que V. Ex. tenha já recebido instrucções a este respeito e que da sua parte concorrerá para o devido cumprimento e execução de idéas que se apresentam como muito uteis a nós, aos nossos vizinhos e ao genero humano.

Sem correr o risco de passar por visionario, parece-me, olhando para os mappas, que a capital da provincia do Pará *ha de tirar um excessivo proveito da navegação de barcos a vapor no Amazonas* e, pois, tenho firme esperança de que V. Ex. liberalisará a este, *por ser o primeiro que vai abrir a carreira,* toda a protecção e todo o amparo que o governo lhe deve dar, mandando em nome de S. M. I. que seja tratado em toda a parte como brazileiro em tudo e por tudo, comtanto que elle ice a bandeira brazileira".

Presidia, pela primeira vez, a Amazônia, José Felix Pereira de Burgos, futuro Barão de Itapicurú-Mirim. Surpreso, indeciso, com o acontecimento que era a chegada do *Amazonas,* procurou amparar-se na opinião dos conselheiros provinciais, comerciantes, pessoas de prol da sociedade de Belem. Em grande reunião, realizada no palácio governamental, expôs o seu ponto de vista, contrário à franquia do rio à navegação do barco estrangeiro, lembrando:

"fosse o excellentissimo conselho servido ter em attenção quanto é conveniente a cada nação promover com preferencia os peculiares interesses quando estes são relativos com os das suas aliadas, para que nunca aconteça, que meramente

conduzidos pelo prazer da novidade de entrarem em especulações gigantescas só na fantasia, se esgotem os meios seguros, mananciaes dos principaes que confluem em toda provincia para a prosperidade do mesmo Estado, particularmente daquelles donde tira a subsistencia a classe mais necessitada, mais util e mais numerosa da provincia; sendo evidente que as embarcações de um unico páo, e mesmo os igarités sustentam a maior parte daquelles individuos que as construem; por outra parte que ainda debaixo da idéa de fazer mais prompta a navegação para communicação das ordens do Governo, para transporte de tropas e quaesquer pontos desta provincia, e até para certas especulações commerciaes, convenha sempre que o Estado, ou mesmo o corpo de commercio ou quaesquer outros naturaes da mesma provincia ou do imperio participassem destas vantagens, pois para que abunde a provincia das mercadorias estrangeiras, basta que lhe seja livre o commercio na capital, e mesmo no interior, comtanto que não faça monopolio dos meios de subsistencia dos naturaes, e que é por esta razão, e fundado em semelhantes principios que as leis do imperio vedam o negócio de cabotagem á outra nação, sendo esta lei tão poderoso argumento na opinião de S. Ex. o Sr. presidente para não poder convir na proposta do ministro de S. M. I. e que elle se admirava como contra sua expressa declaração pudesse achar bem fundada e sufficiente causa para o ajuste que fizera com aquelles individuos, o unico artigo que cita nas suas instrucções é o do n. 16 a respeito de proteger a navegação, principalmente de barcos a vapor, que se deve introduzir aquella navegação licita pelos tratados reciprocos entre as nações, e ainda mais quando recommendam as mesmas instrucções, que sem comprometter o Governo; occorrendo mais a circumstancia de não ter até agora

S. M. I. resolvido concernente a semelhante participação que o mencionado ministro refere ter feito ao mesmo augusto senhor. Expoz mais o Exm. Sr. presidente que, querendo, sempre guiado pela prudencia, dirigir-se pelo conselho dos mais peritos a respeito dos negocios publicos, tinha convocado os negociantes desta praça, e lavradores, e depois de lhes ter feito ver aquelle projecto, e a sua opinião de lhes haver pedido com franqueza o seu parecer; de unanime accordo todos se identificaram com o de S. Ex. O que tudo sendo ouvido, discutido e bem ponderado pelo Exm. conselho, sentou que de fato não era conveniente, que a barca a vapor subisse naquelle trafico o Amazonas, até que S. M. I. resolvesse pelas mesmas razões ponderadas e por outras muitas attendiveis, que fez ver o Exm. Sr. presidente o que melhor conviesse, e que por isso lavrasse esta acta e se desse conta ao mesmo Augusto Senhor na primeira occasião e que disto mesmo se fizesse participação official ao ministro encarregado junto ao Governo dos Estados Unidos, José Silvestre Rebello, e ao encarregado da companhia, João Hefferman e para que ficasse nesta intelligencia."

Fracassava, destarte, a primeira tentativa para a navegação a vapor na portentosa bacia. O nacionalismo fervente da hora, na Amazônia, prejudicava o empreendimento, que tanto poderia resultar em benefícios para a região.

Três anos decorridos, o comerciante Joaquim José de Siqueira pretendeu a organização da "Sociedade Promotora da Agricultura, Colonização, Construção de Embarcações, Comissões, Indústria Paraense", com sede em Belem, capital de 4.000:000$000, divididos em 8.000 ações de 500$000. A Sociedade tinha, entre outras finalidades progressistas, civilizadoras as de construir embarcações e dar

auxílios à navegação com barcos a vapor nos rios Amazonas, Tocantins, Solimões e Arinos.

Recebendo o grande plano da "Sociedade", que precisava do amparo das autoridades provinciais e favores, graças, do Trono Imperial, o presidente, Paulo José da Silva Gama, Barão de Bagé, que administrou a Província com zelo, tino, equidistante das lutas partidárias que inquietavam o extremo-norte, nomeou uma comissão para dar parecer no assunto. João Baptista de Figueredo Tenreiro Aranha, futuro presidente da Província do Amazonas, e uma das expressões de cultura e dignidade no meio, foi o relator.

Em abundantes e claras considerações, Tenreiro Aranha exaltou o projeto, que traria, uma vez executado, a felicidade para os povos amazônicos, de vez que a civilização dos índios e seu aproveitamento no trabalho disciplinado, a colonização, exploração racional das riquezas da terra, movimentação de capitais, organização da navegação a vapor, constituiam, realmente, os mais graves problemas sobre que deveria recair a atenção do Estado. Os favores à Sociedade não podiam ser regateados. Tenreiro Aranha não recebeu apoio, contudo, da unanimidade de seus companheiros. Um voto discordante, de Fonseca Cardoso, contrário aos privilégios à Sociedade, levou o debate para as colunas da imprensa diária.

A Sociedade, aplaudida, negada, não foi adiante, conquanto a 1 de fevereiro de 1834, por decreto Imperial, lhe tivesse sido concedido o privilégio para a navegação, por meio de vapores, nas baías e rios do Pará e Maranhão, privilégio por dez anos, a contar da data em que a navegação tivesse início.

Já se não discutia mais da conveniência da navegação a vapor. Agora a discussão decorria em torno dos privilégios, isenções e mais garantias que se advogam para quem se arrojasse à empresa.

Tenreiro Aranha, em série de artigos, à luz da ciência econômica e do direito vigente, provou a legalidade e necessidade dos favores pleiteados. Em vão.

Siqueira, antes de planejar a organização da Sociedade que operaria na Amazônia, levantara a idéia com relação ao Maranhão e seus rios. O presidente Costa Barros, daquela Província, cercara-o de atenções. Como no Pará, uma comissão estudara largamente o assunto concluindo pela aprovação.

Cento e quarenta acionistas, com 202 ações, significaram prontamente a confiança reinante. Partindo para a Europa, a conseguir movimentar maiores capitais, Siqueira obtivera alí fundadas esperanças. Alargara o plano primitivo, conseguira, do novo Presidente do Maranhão, Costa Pinto, a mesma boa vontade do seu antecessor. O Conselho Provincial de São Luiz, por seu lado julgara util o programa reformado da Sociedade, encaminhando-se tudo ao Governo Imperial, no Rio, apesar da campanha surda de um punhado de invejosos, usurários e derrotistas.

A Amazônia, a essa altura, atravessava horas dolorosas, com a Cabanagem, que, principalmente, desde 1835, lhe vinha embaraçando a evolução, enlutando-a, envolvendo-a em sangue.

O brigadeiro José de Souza Soares de Andréa, que se empossara da Presidência da Província em meio da maior agitação política, encontrara os cofres públicos exhaustos, a economia como que paralisada ante a desordem que campeava em todo território amazônico. Vencidos os primeiros embaraços, reorganizada a administração, Andréa, que já conhecia a região, tomou a peito promover-lhe o soerguimento, impondo ordem e promovendo o regresso da população ao trabalho construtivo.

Recebendo comunicação oficial do privilégio decretado à Sociedade de Siqueira, deu parecer contrário (ofício de 30-5-1836), alegando:

> "Conheço este homem desde que estive aqui em 1831, por hum dos homens mais capazes de nada fazer que ha neste mundo e a prova he que a muitos annos anda nesta lida e ainda não faz mais que escrever muito papel e nada

o contentar. A copia que junto de hum requerimento do mesmo Siqueira, que recebi nesta mesma occazião por via do Presidente do Maranhão he mais uma prova do que avanço e do nenhum caso que se deve fazer de um tal homem.

A navegação exclusiva de todas as Bahias e Rios destas duas Provincias só deve ter logar obrigando-se a Companhia a estabelecer essa Navegação dentro de hum praso certo em todas as Bahias e Rios que existem navegaveis que não estabelecesse o qual devia ficar logo livre para quem os quizesse estabelecer porem ter o previlegio geral e estabelecer a navegação em hum dos dois logares não he proteger he embaraçar o progresso destas duas Provincias. A navegação do Pará não precisa muitos previlegios: o primeiro homem ou a primeira companhia que puzer duas barcas em acção fica com o previlegio exclusivo que ninguem mais lhe poderá embaraçar o progresso."

Dois anos antes, o patriota paraense João Francisco de Madureira Pará, que inventara maquinária "para melhorar a navegação", consistindo "em fazer as embarcações caminharem sempre em linha reta com qualquer vento, e sem vapor ou gaz, vencendo igualmente as calmarias"; informado de que Siqueira, na Europa, entrara em relações com capitalistas ingleses para ceder-lhes os privilégios obtidos do Governo do Império, tambem se erguera contra o que entendia um atentado aos interesses do país. Enviara, por isso, a 23 de julho, ao Parlamento Imperial, longo memorial, que fizera editar e circular por toda nação, sob o título geral "Refutação da projetada Companhia Inglesa, iniciada pelo decreto da Regência de 1.º de fevereiro de 1834, obtido com ob e suprepção por Joaquim José de Siqueira, para total ruina do Pará, e talvez do Brazil inteiro", concitando os representantes do povo a negar apoio ao pensamento de Siqueira.

Evidentemente, Andréa, embora brasileiro adotivo, pulsava com a corrente exaltada nesse particular. Mas, do mesmo modo por que contrariava a pretensão de Siqueira, na correspondência com a Corte, expondo, no tom pitoresco que lhe assinalava as atitudes, proclamações e peças oficiais, as precárias condições da Província, o brigadeiro insistia na necessidade do emprego de barcos a vapor. A 9 de novembro, por exemplo, escrevendo a Antonio Paulino Limpo de Abreu, Ministro dos Negócios Estrangeiros, encarregado dos Negócios do Império, dizia: "torno a repetir os Barcos a Vapor que são aqui indispensaveis para a Guerra como para a Paz". A 6 de março, dirigindo-se a Manoel da Fonseca Lima e Silva, Ministro do Império, afirmava:

"Para a navegação destes Rios são precisos Barcos a Vapor.

Estou tão persuadido da vantagem que se tirará de os introduzir quanto antes nesta Navegação, que estive tentado a propol-os a V. Excia. como sufficiente meio para emendar todas ás desgraças desta Provincia.

As correntes são violentissimas nestes rios ou seja enchendo ou vazando de maneira que ninguem pode navegar senão as marés, e assim se contão as distancias, ou a espera quando a corrente he sempre contra. A viagem em que hoje se gasta trez ou quatro mezes poderá fazer-se em quinze dias e desde então a facilidade das medidas de segurança e a das especulações commerciaes darão confiança aos medrosos e interesses quadruplicados aos empreendedores, e apparecerá huma nova vida em todas crizes que chame todos ao trabalho.

"Os Barcos a vapor podem subir quasi todo o Amazonas até as serras; podem subir o Rio Negro e o Rio Branco, podem navegar huma grande parte dos Rios Tocantins e Madeira, e preparar os fundos com que se hão de

abrir os canaes que levem a Navegação ao Centro de Goyaz e Matto Grosso e esta capital será o Emporio de todas estas Provincias, mas he tão infeliz esta Provincia que nem as duas Barcas que eu pedi vierão, com grande prejuizo das duas operações Militares, que têm sido muito retardados pela falta dellas, e grande damno destes Povos que podião ter já extendido as vantagens de que ellas são capazes e associarem-se para emprezas desta natureza."

O ano de 1837 seria, no relativo à navegação a vapor na Amazônia, o ano de maiores esforços para dar-lhe êxito.

Caducando a concessão de Siqueira, mais um idealista que realizador, Ambrósio Henriques da Silva Pombo, Barão de Jaguarary, proprietário, abastado, da melhor nobreza da terra, obteve a 25 de outubro o privilégio da navegação a vapor entre Belem e a ilha de Marajó, pelo espaço de dez anos, sem que tambem conseguisse a ventura de materializar o projeto, por ter falecido pouco antes da concessão, a 16 de setembro. Seus herdeiros, talvez sem a orientação precisa, não puderam ou não quiseram levar adiante a idéia.

Andréa, dominado pelo pensamento de que só o barco a vapor poderia resolver o problema do transporte, meteu ombros à empresa, tentando organizar uma companhia. Seu entusiasmo foi bem recebido. Em longa exposição sobre as vantagens do cometimento e processo a ser obedecido, Andréa dirigiu-se aos paraenses, solicitando-lhes apoio. Tenreiro Aranha, Francisco Gaudencio da Costa e José Paes de Souza, a 3 de junho deram minucioso parecer sobre o projeto, sendo relator o primeiro, que se alongou em considerações favoraveis, visto que era igualmente um fervoroso adepto do empreendimento.

A Assembléia Provincial, a 8 e a 12 de maio de 1838, autorizou o Presidente a aplicar parte dos créditos do Tesouro provincial em títulos da empresa, até a soma de 20:000$000; e concedeu-lhe privilégio por vinte anos, nos rios e baías interiores da Amazônia já na-

vegaveis e por trinta anos nos demais cursos dágua. Cerca de 400 ações foram logo subscritas.

Andréa, a 27 de outubro, em ofício a Bernardo Pereira de Vasconcellos, Ministro do Império, assim noticiava da operação:

> "Tenho empregado alguns desvellos em arranjar nesta Provincia huma Companhia de Navegação por Barcas a Vapor ou outro qualquer agente que venha a descobrir-se. Quando eu tinha adiantado os primeiros passos recebi huma carta de João Diogo Sturz pedindo-me que cooperasse para huma egual empreza em que ia figurar dois negociantes Inglezes: eu lhe respondi participando-lhe tudo quanto estava feito e convidando-o para fazer parte da Companhia a que eu tinha dado principio. Recebi a poucos dias cartas deste Sturz e pelo fundo das suas respostas, vê-se bela-mente que elle, e os seus amigos si querem chamar a si a empreza, concedendo-nos depois o direito de comprar algumas acções. A navegação deste Rio não está no caso da do Rio Doce que he preciso brigar com a natureza para ter a navegação de huma parte da Provincia de Minas Geraes e que por isto demanda de muitos sacrificios primeiro que se consigão algumas vantagens. Aqui a Natureza está a nosso favor em grande extensão de Rios e poderemos ir até as Republicas da Contra Costa do Brazil sem mais esforços que temos as Barcas; e quando huma companhia tentar estabelecer navegação continua nos Rios Tocantins, Tapajós e Madeira, tão bem terá os lucros das Provincias inteiras de Goyaz e Matto Grosso que deixarão sem duvida a penosa navegação por São Paulo e a muito mais penosa viagem por terra.
>
> Com o empenho que tenho mostrado nesta empreza, tenho conseguido 35 % de acçoens todas nesta cidade não obstante as desgraças passadas, e com ellas vamos tentar

a compra do primeiro Barco, e se V. Ex. e se o Exm. Sr. Regente e enfim se todos os Srs. notaveis da Côrte quizerem animar este estabelecimento dando-lhe importancia por subscripções e protengendo-o por conseçoens vantajozas poderemos formar huma companhia sem que os Extrangeiros sejão os donos ou as primeiras pessoas embora possão ser socios e tenhão parte na direcção como muito de proposito tenho feito estabelecer. Eu fui nomeado por Assembléa Geral Presidente da direcção da Companhia porque só assim tem os accionistas esperanças de verem progredir a empreza; e nesta qualidade envio agora ao Deputado Bernardo de Souza Franco a procuração da Diretoria para tratar de obter os privilegios e concessoens que se julgão precizas. Nos papeis incluzos verá V. Ex. o estado deste Negocio que não pode servir de embaraço ao privilegio concedido ao Barão de Jaguarary cujos Herdeiros nada tem feito até hoje e tem de pagar a multa".

Com a retirada do general, a empresa não teve mais andamento. Veio o desânimo. O derrotismo impenitente venceu mais uma vez. Uma lei de 8 de outubro de 1839 revogou a de 12 de maio de 1838, autorizando o contratò, mediante o privilégio de 10 anos, do serviço de duas embarcações a vapor entre Belem e a ilha de Marajó.

* * *

Nos outros trechos do Império, nada de maior se fizera. Não se passava alem das cogitações. No Parnaiba, no Paraiba do Sul, no São Francisco, no Paraguai, a navegação continuava aquela que vinha da era colonial.

Iniciativas isoladas, estudos sobre a navegabilidade de rios, não tinham produzido resultados mais animadores. O pensamento dominante era o de que sem a intervenção eficiente do poder público nada de util seria possivel. A política dos privilégios, das conces-

sões, entendia-se geralmente, devia frutificar. Sem ela ninguem se abalançaria a mover-se. Faltava capital organizado, faltava coragem para criá-lo. Contra o estrangeiro hvia sempre uma onda de desconfiança. A nacionalidade estava nas suas origens, a braços com as dificuldades da ordem interna, da pacificação dos espíritos. Não seria perigoso ir buscar lá fora o interesse, que podia esconder, disfarçar intuitos, vontades imperialistas?

Sob o 1.º Império e as Regências era este o panorama.

Com Pedro II, até 1889, íamos viver a nossa grande experiência democrática. Em todos os setores do país, a força moralizadora e serena e construtiva se faria sentir. Os mais graves problemas do Estado iam agora ser examinados, para que o Império ascendesse no conceito continental. Éramos o deserto. As energias, dispersas, precisavam coordenação. Vontades cheias de entusiasmo deviam ser disciplinadas. As rendas do Império, para o exercício de 1840-1841 tinham sido estimadas em 18.674:698$795 para uma despesa de 22.703:935$978!

Na ordem econômica, como na ordem político-social, como na ordem cultural, havia uma floresta fechada a penetrar, caminhos a abrir, um mundo, enfim, a construir.

Pedro II, na "Fala" de 15 de setembro de 1840, no encerramento da Assembléia Geral, tinha declarado: "eu não pouparei esforços, e me sinto sustentado pela consciência de minhas sinceras intenções".

No concernente à navegação fluvial, capítulo vital no panorama econômico-financeiro, íamos avançar. Como?

Logo a 20 de agosto de 1840, Tenreiro Aranha, ardoroso campeador das grandes causas do vale amazônico, deputado à Assembléia Provincial Paraense, apresentava um projeto de lei sobre o tema em questão, insistindo na urgência e necessidade de privilégios, sem o que não se daria um passo a frente. Pelas leis de 28 de setembro e de 21 de outubro, ficou concedido o privilégio exclusivo

por 10 anos, à empresa que promovesse a navegação a vapor, especialmente de reboques, nos rios, baías e águas interiores da Amazônia, autorizando-se o tesouro a aplicar até a soma de 30:000$000 em títulos da respectiva empresa, e o presidente da Província a realizar a compra dos mesmos títulos.

Amparando-se na abundante legislação protecionista, o comerciante Joaquim Francisco Danin fez construir, na América do Norte, por conta própria, o vapor *Danin,* que em 1842 aportava a Belem. Receios inexplicáveis, "falta de meios e de consignação por deficiencia no thesouro provincial e porque não se achavam accionistas em numero sufficiente", para a empreza que o inteligente homem de negócios pretendia constituir, determinaram novo fracasso, com o regresso do *Danin* ao ponto de partida.

Um ano antes, a Assembléia Geral privilegiara, por quarenta anos, a companhia que Joaquim Antonio Ribeiro projetava incorporar para a navegação do Amazonas, mas o Senado não amparara o projeto.

Na Inglaterra e na França, então, registravam-se preocupações em torno da Amazônia, sobre que se afirmavam, como no início do período colonial, no século XVII, maravilhas, apresentando-a romanticamente com um paraiso aguardando quem o viesse desfrutar.

A navegação a vapor, meio mais habil para o aproveitamento das anunciadas riquezas, entrou na cogitação de argentários de lá. O capital estrangeiro começava a dirigir-se para o Império. Os planos sobre a Amazônia, todavia, ficaram apenas na imaginação de seus idealizadores.

No entanto, o vulto das operações, com a ordem restabelecida, crescia, a essa altura, no extremo-norte.

A produção, ao que se vê dos quadros estatísticos levantados por Luiz de Albuquerque, em 1848 apresentava estes algarismos:

	Quilos
Algodão.	63.000
Arroz.	1.025.250

	Quilos
Açucar. . . .	231.975
Cacau	2.145.510
Fumo. . .	327.430
Castanha. . .	616.506
Couros. . . .	305.120
Cumarú. . . .	280
Grude de peixes. . .	8.700
Guaraná. .	165
Urucú. . . .	70.200
Óleos vegetais. . . .	43.100
Borracha. . .	755.500
Piaçava .	21.690
Salsa .	39.600

A borracha, da seringueira, estava aparecendo mais regularmente no cômputo geral da exportação desde 1825. O guaraná era produção exclusiva da gentilidade de Maués, na Mundurucânia, célebre pela combatividade de sua gente. Comarca do Alto Amazonas.

A importação, em 1837-1838, alcançava o valor oficial de 709:006$000 e em 1849-1850, o de 1.553:742$000.

O volume de mercadorias movimentadas em Belem, em 1847-1849, atingiu a 165.810 toneladas.

Em 1847, vencendo as hesitações do meio, entrava a funcionar o primeiro instituto de crédito, o Banco Comercial do Pará, com o capital de 400:000$000, dividido em 4.000 ações de 100$000.

No Parlamento Imperial, Tenreiro Aranha, Bernardo de Souza Franco, Ferreira Penna, Carneiro de Campos, João Mauricio Wanderley, os quatro primeiros com um conhecimento direto, perfeito, do tema, examinaram as condições da Amazônia. Propuseram medidas que a integrassem definitivamente na evolução crescente do Império, combatendo pela intervenção direta do Governo central na questão da navegação a vapor. Já subira o Amazonas, em 1843, até Manaus, o vapor de guerra *Guapiassú,* da armada nacional. Fora conduzir, à capital da Comarca do Alto Amazonas, uma comissão composta do coronel Frederico Carneiro de Campos, capitão Inocencio Velloso

Pederneiras e engenheiro Toulois, encarregados de uma exploração no vale do Rio Branco.

Gastara, entre Belem e Manaus, sob o comando do primeiro tenente José Maria Nogueira, dez dias!

A navegabilidade da imensa corda dágua não admitia mais dúvidas.

Tenreiro Aranha, novamente na tribuna da Câmara Imperial, insistia no assunto, apresentando, em 1848, uma emenda ao orçamento geral, autorizando o Governo Central a fazer navegar o Amazonas por vapores, empregando barcos da Armada Nacional ou concedendo auxílio financeiro à empresa que a tal se propusesse. Já em 1842 a Assembléia Geral autorizara o dispêndio de 100:000$000 na compra de um barco a vapor, mas o Senado não concordara.

A lei n. 586, de 6 de setembro de 1850, autorizou, finalmente, o Governo Imperial a estabelecer no Amazonas e afluentes a navegação a vapor. Quem se atreveria?

Convidado, em nome do Imperador, Irineo Evangelista de Souza, que trazia, para o processo econômico brasileiro, energia, capacidade, iniciativa, coragem, organização, ardente patriotismo, um conjunto, emfim, de virtudes que o distinguia no cenário nacional, Barão e depois Visconde de Mauá, concordou na incorporação da "Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas", para o que, pelo decreto n. 1.037, de 30 de agosto de 1852, lhe foram concedidos os privilégios da navegação a vapor no vale portentoso, pelo período de trinta anos.

O decreto n. 1.055, de 20 de outubro de 1852, aprovou os estatutos da "Companhia", que se obrigava a verdadeiro programa de realizações naquela imensidade do território sul-americano.

E' preciso agora, para compreender-se a atitude dos altos poderes centrais, recordar aqueles olhares cobiçosos que lá de fora desciam sobre a Amazônia.

Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho, acreditado junto ao Governo de Washington, desde 1843 vinha chamando atenção dos nossos dirigentes para a corrente de opinião que nos Estados Unidos se criava contrária à política de abandono e clausura que o Brasil seguia com relação ao país do Rio-Rei.

Ainda recentemente, Fernando Saboia de Medeiros, numa preciosa monografia, estudando *A Liberdade de Navegação do Amazonas,* focou esse aspecto gravíssimo da questão à luz da correspondência diplomática de Coutinho e outros agentes nossos na República do norte.

Correspondências de Belem, informes cavilosos, espalhados através de comentários impertinentes de imprensa, vinham indisfarçavelmente criando um ambiente de tendências imperialistas sobre a Amazônia. O tenente P. Maury, da armada americana, em relatório aos seus superiores, advogara a exploração do Amazonas e a sua utilização imediata, para o que se devia obter-lhe a abertura ao comércio internacional.

O próprio secretário de Estado Clayton, em conversa com o Ministro Sergio Teixeira de Oliveira, declarara claramente que o Brasil cometia uma injustiça à humanidade com a política a que obedecia, nesse particular, no Amazonas!

Voltando suas vistas para o longínquo trecho da nação, compreendendo os perigos que o assaltavam, o governo imperial dispusera-se a atender os reclamos dos povos dalí, criando-se a Província do Amazonas como passo inicial da nova política a desdobrar.

Mauá, contra cujos objetivos mercantís se levantam, de quando em quando, os que lhe fazem a acusação de monopolista, de argentarista, com a coragem que o distinguia, foi, ao contrário, a força a cuja sombra se desenvolveu a hiloe brasileira. Ninguem compreendia a navegação do Amazonas sem os favores oficiais, com a garantia necessária dos privilégios. Mauá, invertendo capitais no feito, tão heróico como qualquer ação militar, precisava dessas garantias, muito

justas, muito naturais. Tanto que o comércio de Belem e Manaus apenas poude subscrever 800:000$000 de ações, quando se careciam de 2.000:000$000. As dúvidas ainda estavam de pé e os recursos, na região, diminutos.

Pelos contratos firmados, a primeira linha a ser estabelecida devia ser entre Belem e Manaus, com escalas em Breves, Gurupá, Prainha, Santarem, Óbidos, Parintins e Itacoatiara.

A inauguração ocorreu a 1 de janeiro de 1853, com o vapor *Marajó,* do comando do capitão Marcos Perreira de Salles. Dez dias de ida e seis de volta. O movimento de passageiros no primeiro ano foi de 691 indivíduos.

"A segunda linha, entre Manaus e Nauta, no Perú", realizada em consequência do Tratado de 23 de outubro de 1851, celebrado com a vizinha República, veio atender a região do Solimões, com os seguintes portos de escala: Coarí, Egas, Fonte Boa, Tonantins, Tabatinga, Loreto, Pebas, estes dois últimos no Departamento de Loreto.

As condições de civilização desses lugares eram as mais precárias. Lister Maw, que os visitou em 1831, e os dados que se encontram recolhidos ao Arquivo Público de Manaus, dão-nos um retrato exato do primitivismo que ainda os caracterizava.

A população indígena era a mais volumosa. Indústrias não havia. A agricultura reduzia-se ao necessário à alimentação, a algum cacau. O que dava expressão econômica àquele mundo era a indústria extrativa, a salga de peixes, o fabrico de manteigas.

O Purús e o Juruá, os dois maiores afluentes do Solimões, permaneciam fechados à ocupação branca, apenas visitados por buscadores de drogas, que partiam de Manaus, Manacapurú, Tefé e Coarí.

Novas linhas, para o Tocantins e Rio Negro, inauguradas em 1855, serviam, a primeira, à zona futurosa, nos contérminos com Goiaz; a segunda, à região decadente do Amazonas, onde tivera começo a obra civilizadora do poder português na Capitania de São

José do Rio Negro. Barcellos, um dos pontos visitados, nada possuia do antigo esplendor de Mendonça Furtado, Mello e Póvoas e João Pereira Caldas. Vilarejo em abandono, eram lastimaveis as condições física e moral de seu povo.

Seis navios, alem do *Marajó*, próprios para a região, cortavam agora as águas do Rio-Rei e alguns afluentes: *Rio Negro, Monarca, Tapajós, Cametá, Tabatinga* e *Solimões*.

Dez anos após o início de suas atividades, a Companhia mantinha oito linhas, que serviam Alto e Baixo Amazonas, zona das ilhas, alentando, revigorando a ação do homem na jangla.

Em 1870, elevava-se a 16.918 o número de passageiros e a 677:414$692 o valor de passagens e fretes, sendo que o movimento de carga atingia o total de 15.781:179$200!

A Companhia do Amazonas abria possibilidades estupendas à realização da profecia de Humboldt.

Já em 1867 a produção do vale, com as facilidades de saida, tinha crescido sensivelmente:

	Quilos
Algodão	88.200
Arroz	938.800
Borracha	6.308.800
Castanha	1.906.670
Canas	880.350
Cumarú	18.600
Grudes de peixes	25.590
Guaraná	1.360
Urucú	191.200

As rendas das duas Províncias tambem avultavam. Em 1852 exprimiam-se em 216:765$608, dos quais apenas 19:000$000 do Amazonas. Em 1870, 2.048:452$198!

É certo que fatores vários interessavam essa profunda transformação que se observava na vida econômico-financeira, mas a Companhia, não há negar sem grave injustiça, era uma força significativa, impressionante.

Pelo contrato firmado em 1854, estava a Companhia obrigada a estabelecer doze colônias de estrangeiros. O vale ressentia-se, justamente, de sua insignificante densidade de população. Na era colonial, tinham chegado algumas centenas de açorianos. Depois, em 1771, a colônia de Mazagão, na África, uma vez abandonada, fora transferida para a margem de Mutuacá, com o nome de Nova Mazagão. Um milheiro de indivíduos apenas. Para ocupar uma área de mais de três milhões de quilômetros quadrados!

Durante as lutas da Cabanagem, calculavam-se em 40.000 as perdas de vidas, imoladas à barbaria da explosão.

A massa indígena cooperava sem ordem. Ao longo dos rios, as diretorias de índios localizavam as tribus, exploradas pelos *regatões,* comerciantes ambulantes, que se agasalhavam nas *cobertas,* explorados pelos próprios diretores de povoados. Em plena vigência o regime do Diretório de Pombal e Mendonça Furtado.

Dessas malocas, desses núcleos, de um primitivismo rude, saíam às centenas os caboclos, empregados nas obras públicas de Manaus, de Belem. O restante, já sob os vícios da civilização, era o doméstico, o canoeiro, o buscador de *drogas do sertão,* o trabalhador nos sítios e roças.

O elemento negro viera para a Amazônia em número reduzido. Não se criara alí, por isso, um foco do homo-afer.

A companhia, em cumprimento de obrigação, instalou duas colônias, ambas na Província do Amazonas, no furo das Lajes e nas cercanias de Itacoatiara, estimando-se as despesas iniciais em réis 237:623$227. Para essas colônias vieram, então, mil e sessenta e um portugueses e trinta chineses. A tentativa, promovida sem grande segurança, falharia ruidosamente, comprometendo por largo tempo iniciativas no gênero.

A Companhia do Amazonas não atendia, porem, a todos os cursos navegaveis da bacia. Os vales do Madeira, do Purús e do Juruá continuavam trancados ao vapor. Nestes dois últimos rios, as penetrações eram recentes. Ligavam-se a elas nativos, que deixaram o nome imortalizado pela façanha bandeirante: João Cametá, Serafim Salgado, Romão de Oliveira, João da Cunha Correia, Manuel Urbano da Encarnação. Este seria o prático seguro do Purús, guia dos povoadores maranhenses, de Rocha Thury e Pereira Labre, dos povoadores nordestinos, companheiro e guia esclarecido de Chandless.

Do Madeira, o trecho encachoeirado, como no Tapajós, alarmava. Subida e descida do rio, no alto, constituiam página dramática, que só o heroismo anônimo do sertanista da Amazônia sabia escrever. Por ele atingia-se Mato Grosso e a Bolívia, que lhe pretendia dominar a margem esquerda até Crato, antigo presídio colonial, famoso pelo núcleo de ciganos que abrigou e pelas febres que assaltaram e dizimaram os criminosos alí a cumprir penalidades.

Tenreiro Aranha, presidente do Amazonas, procurara encontrar uma saida para a Bolívia e para a Província vizinha, sem o perigo das cachoeiras. Sobre a navegabilidade do rio, de sua foz até a zona perigosa, havia dúvidas. E o povoamento, com a descoberta de ricos seringais, caminhava rapidamente.

Silva Coutinho, João Martins da Silva Coutinho, o eminente homem de ciência, que viveu a Amazônia em todos os seus aspectos e recantos, em 1861 verificava, viajando no vapor de guerra *Pirajá*, o infundado dos receios que no mesmo barco também verificaria com relação ao Purús até Hiutanahã.

Alexandre de Paula de Britto Amorim, português, comerciante de energia e empreendimentos, espécie de Mauá regional, identificado com os problemas locais, meteu-se a ouvir os reclamos das gentes daqueles sítios.

Ajudado pela Província do Amazonas, com a qual contratou, conseguindo incorporar a *Companhia Fluvial do Alto Amazonas,* com gerência em Manaus e diretoria em Belem, capital de 800:000$000. O Governo Imperial, depois de uma luta titânica de Amorim, que tinha a combatê-lo os interesses da *Companhia do Amazonas,* pleiteante de privilégios e gorda ajuda financeira para idêntico serviço, concedeu-lhe favores e uma subvenção mensal.

Embaraços vários impediram a imediata execução dos compromissos contratuais, de sorte que só em dezembro de 1869, a *Fluvial,* com o Madeira e o Purús, satisfazia os compromissos, pelos rios de que tirara nome para os seus barcos. O melhoramento era notável. Manuel Urbano, em carta a Amorim, dizia: "Quem, como eu, tem envelhecido neste rio (Purús), sulcando suas aguas, ora a remo, ora a sirga, gastando três e quatro mezes de viagem de Manáos a este lugar (Canutama), o que agora a bordo do vapor *Madeira* consegui em 12 dias"!

As duas linhas, em pouco se desdobravam, mercê de contratos com as Províncias do Amazonas e Pará, pelo Juruá, Rio Negro, Belem-Manaus e outras menores.

Chandless visitara, em 1864 e 1866, respectivamente, o Purús e o Juruá. Aquele impressionara-o. Não seria possivel, no seu julgamento, a ocupação humana, branca. Pois em 1873 alí viviam 5.000 indivíduos, nordestinos em sua maioria, entregues à exploração da seringa. E três anos antes o inglês Daniel Wolf propusera-se localizar uma colônia de ingleses no Baixo-Purús!

No Pará, uma corajosa expressão mercantil era João Augusto Correia, da mesma fibra de Amorim, com uma rede de operações comerciais, dentro do vale, verdadeiramente assombrosa. Já em 1852, quando da constituição da *Companhia do Amazonas,* cogitara, junto aos poderes centrais, de elementos para incorporar uma organização de navios a vapor. Em 1867, compreendendo, por experiência própria, a necessidade de aumento de transportes, do mesmo modo por-

que dava mão forte a Amorim, para a *Fluvial do Alto Amazonas,* de cuja diretoria foi presidente, constituiu a *Fluvial Paraense,* que principiou pelo Guamá, Mojú, Capim, Acará, para entrar, depois, em franca concorrência com a *Companhia do Amazonas.*

Seria uma luta? A Amazônia, com a evolução gritante que estava conhecendo, acaso não permitiria as três companhias?

Em 1872, a *Companhia do Amazonas* desaparecia. Transferia o contrato com o Governo Imperial para a *Amazon Steam Navegation Company, Ltd.,* com o capital de 625:000$000, constituida em Londres em 1870. Em 1874, fundiam-se nela a *Fluvial Paraense* e a *Fluvial do Alto Amazonas.*

Consequências, em grande parte, da violenta crise que abalava as praças de Manaus e Belem.

Vapores menores, particulares, dezenas de lanchas, a essa altura, começavam a cortar as águas da rede potamográfica amazônica. Outras companhias, como a *Empresa de Marajó* e a *Pará e Amazonas,* vinham, mais tarde, para o grande drama do desbravamento e conquista que se operava no extremo-norte.

O Tocantins, de dificil navegabilidade, como o Araguaia, o seu grande afluente, era o acesso para Goiaz. As tentativas para aproveitá-lo vinham de começos do século XVIII. Governadores coloniais, presidentes do Pará e de Goiaz tinham-se esforçado. O comércio entre as duas províncias, em consequências, não se efetuava com regularidade e segurança.

A linha do Tocantins, a cargo da Companhia do Amazonas, apenas atingia Baião, o que era insignificantíssimo para os fins colimados.

Em 1868, Couto de Magalhães, sertanista, estadista, patriota ardente, batalhador incansavel pela navegação a vapor nos dois cursos, conseguia que o Araguaia fosse sulcado pelo *Araguaia,* trazido por terra, cem léguas, desarmado, encaixotado, transporte efetuado em dezesseis carros, do rio Paraguai. Era um grande passo. Em 1869, graças ainda à atividade admiravel de Couto de Magalhães, o governo

paraense como ele contratava a navegação do Tocantins com quatro linhas, inauguradas com o vapor *Colombo*.

A Amazônia, dede 1866, pelo decreto n. 3.749, de 7 de dezembro, estava, no rio Amazonas, Tocantins, Tapajós, Madeira e Negro, bem como o São Francisco, franqueada às bandeiras mercantes de todas as nações.

Até essa data, o Império norteara sua política pela lição de Portugal. Política chinesa afirmavam os que militavam pela conquista liberal.

Já vimos atrás que, nos Estados Unidos, os debates eram vivos por nova diretriz, em nome dos direitos da humanidade. A tese era embriagadora para os sensiveis. Perigosa, todavia, aos legítimos interesses do Brasil.

O tenente Maury, num livro de rumor, de escândalo, *O Amazonas e as Costas Atlânticas da América Meridional,* dado à luz em edição brasileira no Rio de Janeiro, em 1853, fizera-se o arauto das aspirações do Universo!... Sua argumentação causara sensação em todo o país. O dr. João Baptista de Castro Moraes Antas saira a combatê-lo em *O Amazonas. Breve resposta à memória do tenente da armada americana-inglesa F. Maury sobre as vantagens da livre navegação do Amazonas",* Rio, 1854.

No mesmo anno, em Montevidéu, M. de Angelis, a serviço do Império, tambem oferecia uma contestação em *De la navigation de l'Amazone*.

As razões do governo não calavam bem no espírito de muita gente. Na Amazônia mesmo, pela imprensa, discutiu-se a largo o assunto. Vozes ardorosas se ouviram aplaudindo Maury.

Seria a política brasileira consequência de uma pressão de Mauá, que receasse perder os privilégios que lhe acabavam de conceder?

Num livro precioso, *A Liberdade da Navegação do Amazonas,* o sr. Fernando Saboia de Medeiros penetrou ousadamente os segredos diplomáticos em torno do grave problema, esclarecendo-o nos seus detalhes.

Pleiteando, sèncerimoniosamente, a abertura da Bacia do Prata, teimando em manter o Amazonas fechado, seria justa, honesta, consultaria, realmente, os interesses da humanidade, a atitude do Império? Perante os princípios jurídicos de carater internacional, encontrava amparo?

O Amazonas era um rio, cujas águas interessavam cinco nações sul-americanas: Bolívia, Perú, Equador, Colômbia, Venezuela. Para atingí-las, pela via amazônica, a entrada era o Brasil. Estaríamos conforme os ideais pan-americanos, que tanto sustentávamos, negando a essas nacionalidades a porta aberta de que careciam?

Aureliano Candido Tavares Bastos, cuja penetração das coisas do país era, a todos os aspectos, genial, numa campanha que abalou o país, escrevendo pelas colunas do *Correio Mercantil* as suas famosas *Cartas do Solitário,* atacou as diretrizes que norteavam os gabinetes nacionais. A campanha pela abertura do Amazonas, pela significação político-internacional, pelo sensacionalismo que provocou, ecoando dentro e fora do país, pode dar-se como correndo parelha à da abolição. Esta, conduzida sob as influências de nossa emotividade, possuia um carater quase unicamente interno. Aquela refletia lá fora.

Norte-americanos e ingleses voltavam-se para nós. Se em mensagem ao legislativo federal um dos presidentes dos Estados Unidos já pedira atenção para a questão!

O Brasil, vencendo as habilidades da diplomacia norte-americana, celebrou entendimentos com as nações que se beneficiavam do Amazonas, as quais, cedendo à pressão do norte, se tinham adiantado no que parecia uma medida liberal.

Era doutrina pacífica brasileira que "quando um rio atravessa o território de dois ou mais estados, a liberdade de navegação ou de trânsito para o ribeirinho superior depende de prévio acordo com o ribeirinho inferior, acordo que contenha a cláusula da reciprocidade". Dentro dela, trabalhava a nossa chancelaria.

É longa, interessante, movimentada, a crônica desse pleito em que aos olhos de muitos parecíamos contrários à fraternidade humana.

Joaquim Nabuco, em capítulos magistrais da suculenta história do Império, que nos deu sob a forma de biografia de seu pai em *Um estadista do Império,* traçou um quadro pormenorizado de todo os altos e baixos do pleito no conselho de Estado.

O que é preciso indicar agora é que em meio a toda essa incerteza, Tito Franco de Almeida, deputado pelo Pará, a 13 de fevereiro de 1864, apresentara o projeto liberal.

Souza Franco e Domingos Antonio Rayol, na tribuna da Câmara, estenderam-se em reflexões. Francisco Octaviano pensava como Tavares Bastos. Pimenta Bueno queria reservas. Nabuco de Araujo, entre Tavares Bastos e o marquês de São Vicente, dava a redação definitiva, consagrada no decreto de 1866.

* * *

Não oferecia o aspecto de gravidade da navegação do Amazonas a das outras artérias fluviais do Império. O que não obstou estudos inúmeros sobre suas condições e a legislação abundante abrindo possibilidades às iniciativas particulares para explorá-los com barcos a vapor. Era, portanto, sob esse aspecto, a repetição da política que se seguia com relação ao Rio-Rei, onde uma bibliografia imensa nos dá o sentido da preocupação científica e econômica que ele provocava.

Comissões especiais, no segundo Império, visitaram, com a aparelhagem necessária, o São Francisco, o Parnaiba, o Doce, o Mucuri, o Jequitinhonha, o Iguassú, o Paraguai, o Itapicurú, o Mearim, o Paraiba do Sul, outros cursos, cartografando-os, organizando roteiros, estudando-lhes as possibilidades. Um sem número de relatórios e memoriais foram editados para o noticiário abundante que circulou. Técnicos estrangeiros, contratados, tambem trouxeram ótimas contribuições.

O Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas ocupava-se seriamente com um inquérito rigoroso em torno da hidrografia nacional, para o fim de ser possivel o aproveitamento racional desse excelente patrimônio.

Em 1866, por exemplo, no relatório daquele Ministério encontramos estes períodos, que espelham intenções governamentais: "O aproveitamento das linhas fluviais que o Império possue em grande número é, na minha opinião, um dos objetos que mais devem atrair a atenção dos altos poderes do Estado, que, nesses caminhos naturais, encontram os instrumentos providenciais do engrandecimento e prosperidade futura de nosso país.

Embora as circunstâncias não favorecessem as explorações de nossos soberbos rios, cujo regime e condições não são ainda bem conhecidos, não deixei de esforçar-me por dar a este ramo de serviço público o incremento compativel com os meios de que dispõe o Ministério a meu cargo."

Algumas dessas expedições, de carater oficial, tiveram mesmo um relevo especial. Gustavo Luiz Guilherme Dodt, Edmundo Liais, De la Mortinière, José e Francis Keller, Velloso Pederneiras, Victor Reinault, Augusto Leverger, Pereira Maltez, José de Souza de Azevedo, Saint Hilaire, Couto Moreno, Halfeld, Eduardo José de Moraes, C. Krauss, Alvares de Araujo, Milnor Roberts, e mais algumas dezenas, arrolados a critério por Rodolpho Garcia, ligaram seus nomes a essas aventuras pela ciência.

De todos os rios, o São Francisco teve as honras de mais estudos. *Cerne da nacionalidade, Caminho da civilização brasileira,* sua importância desde os idos da Colônia tinha sido bem fixada. Por ele, rio essencialmente brasileiro, ligando norte e sul, atingia-se o coração do Império.

De seu sentido econômico-político-social, Ignacio Accyoli de Cerqueira e Silva, historiador e geógrafo baiano, se ocuparia em

monografia interessantíssima, a *Informação ou descrição Topográfica e política do Rio de São Francisco.*

No Parlamento Imperial, na Assembléia baiana e mineira, o aproveitamento de suas águas vinha sendo objeto de debates.

À sua margem se fixara uma população de feição particular; à sua margem se criavam os grandes rebanhos, que desde as conquistas da Casa da Torre alimentavam grandes extensões do país. Sua função histórica era evidente, como mais tarde, em suculentos estudos, Euclydes, Licinio Cardoso, Pedro Calmon e Barbosa Lima Sobrinho definiriam.

Fazê-lo singrar por barcos a vapor em toda extensão não seria possivel, pelos trechos encachoeirados. Planejava-se, por isso, vencer as dificuldades com vias férreas e desobstruções. Daí os estudos minuciosos de Guilherme Halfeld e Edmundo Liais, em 1852-1854 e 1863, aquele no alto e este no baixo rio; daí os estudos procedidos pelo engenheiro Carlos Krauss, em 1868-1869 e pela grande comissão hidráulica chefiada por Milnor Roberts e integrada mais por Placido do Amarante, Theodoro Sampaio e Orville Derby, em 1879. Daí os projetos baianos e pernambucanos, que tantos debates provocaram, tomando mesmo, a questão, como diz Wanderley Pinto, na biografia monumental que nos está esclarecendo por miudo a grande vida de Cotegipe, "o aspecto de desafio". Porque os baianos, comandados por Cotegipe, queriam ligação ferroviária do São Francisco com a sua terra natal, enquanto pernambucanos, que se notabilizavam na oposição, pleiteavam a medida beneficiando os interesses econômicos de sua província. Aliás, o pleito entre pernambucanos e baianos vinha de mais longe, a propósito da comarca do São Francisco, que Pernambuco perdera, sob D. João, em benefício da Baía, então realista, por suas atitudes republicanas em 1817.

O São Francisco interessava diretamente à vida de cinco unidades do Império: Alagoas, Sergipe, Baía, Pernambuco e Minas Gerais. E indiretamente, o Piauí, Maranhão e Goiaz. Sua influência

na evolução de enormes trechos do território pátrio era evidentíssima.

O assunto perdia, consequentemente, o carater local, para tomar uma feição logicamente nacional. E tanto assim que, a 13 de julho de 1850, João Mauricio Wanderley, "com alguns deputados pela Baía e José Bento, deputado pernambucano", apresentava um projeto criando a Província do São Francisco, integrada pelas comarcas de Paranaguá, Urubú, Barras e Termos de Pilão Arcado, Sento Sé, Joazeiro, Paracatú, São Romão e Januária, que seriam desmembrados do Piauí, Baía e Minas Gerais.

A intervenção direta dos poderes centrais, naturalmente, avisada, fazia-se sentir, como que em consequência de um imperativo de ordem moral.

Já em 1818, por iniciativa do marquês de Barbacena, dos comerciantes Pedro Bandeira e capitão-mor Souza Guimarães, um barco, construido nos estaleiros da Preguiça, com máquinas para navegação a vapor, fizera viagens ao Recôncavo. Se já na Baía, àqueles dias, era possivel uma realização de tamanha monta, porque em pleno regime liberal não se levaria ao São Francisco o elemento que o valorizasse e por que tanto se ansiava?

Presidindo a Baía Francisco Gonçalves Martins, a Junta da Lavoura levantou, em 1848, o projeto de navegação do rio por vapores, partindo de Joazeiro, que seria ligada ao Salvador por linhas de madeira ferradas.

Só, todavia, sob a presidência de Manoel Dantas, seria uma realidade o sonho dos baianos. Nas oficinas de Ponta da Areia, de Mauá, foi construido o *Presidente Dantas,* por 25:000$000, "pagos em três prestações pela província".

Conduzido aos pedaços, para Joazeiro, afim de lá ser montado, esse transporte se efetuou debaixo das maiores dificuldades, de sorte que, só a 28 de dezembro de 1872 deu o *Presidente Dantas* início à viagem inaugural, concluida a 14 de janeiro de 1873, em Salgado, na

Província de Minas Gerais. Esta adiantara-se, porem. Fizera construir tambem um barco a vapor, o *Saldanha Marinho,* que, a 3 de fevereiro de 1871, sob o comando do 1.º tenente da armada Francisco Manoel Alvares de Araujo, zarpava da vila mineira de Guaicuí, para atingir o arraial da Boa Vista, na margem pernambucana. Até então, nas duas grandes secções do rio, apenas singraram pequenas "canoas e barcos, chamados paquetes", transportando passageiros e a produção do vale, constante de gado, couro e algodão. O comércio de importação reduzia-se ao sal, fazendas e pouco mais. Entre Penedo e a embocadura, as canoas tinham de "60 a 70 palmos de comprimento, e oito a 10 palmos de largura, que, para carga, sendo ela muito, são unidas ou ajoujadas duas ou mais".

* * *

No Parnaiba, a idéia da navegação a vapor fora estruturada na lei provincial do Piauí de 30 de setembro de 1841, concedendo o privilégio de vinte e cinco anos a quem se atrevesse ao serviço.

O presidente Zacharias de Góes e Vasconcellos, em 1844, no relatório que apresentou à Assembléia Provincial, insistira no assunto, assinalando-o como o de necessidade premente da Província. Em 1854, o legislativo regional autorizava uma subvenção de 10:000$000 à companhia que se encarregasse do empreendimento.

Na presidência do dr. João José de Oliveira Junqueira ficou incorporada, às instâncias do estadista, a *Companhia de Navegação do Parnaiba,* que materializou seus objetivos com o *Urussuí,* mandado construir no Rio, pela Província.

A Companhia oferecia um fundo social de 1.500 ações de 100$000 cada uma. Amparada pelo Piauí, recebeu tambem a subvenção mensal de 1:000$000, concedida pelo Governo central.

No Sul, o episódio de maior repercussão ocorrera no vale do Mucuri, onde Theophilo Benedicto Ottoni e Honorio Benedicto Ottoni, com a visão larga, o senso prático e fervorosa confiança no desen-

volvimento da região, tinham obtido, em 1847, o privilégio por oitenta anos da navegação a vapor, incorporando uma companhia, que se atirou à exploração e colonização daquela rica parte de Minas Gerais.

* * *

A navegação na bacia do Paraguai, interessando Mato Grosso, devia ser entendida como um capítulo de nossa política defensiva. O Império lindava alí com uma nação de tipo feudal, o Paraguai de Francia e dos Lopez, que nos criavam um grave problema. O Paraguai devia ser utilizado para as nossas relações com aquele país, e para saida da produção matogrossense via Prata, mas tudo se tinha de efetuar com prudência e à sombra de garantias internacionais. Mato Grosso ligava-se, ao restante do país, por São Paulo, pela Amazônia, ambas vias dificeis e perigosas. A via paraguaia, mesmo tambem perigosa, seria mais um desafogo.

Uma flotilha de guerra, de monitores, com estação naval em Ladário, devia garantir-nos contra qualquer surpresa. Quanto ao aproveitamento econômico da artéria, mercê de vicissitudes, de alarmas constantes, de tentativas para ajustar, com o Paraguai, a abertura do rio à navegação, só em 1859 poude ser efetuado, pela Companhia Nacional de Navegação a Vapor, que, como o *Marquês de Olinda,* de 128 toneladas, e força de 80 cavalos; *Conselheiro Paranhos, Visconde de Ipanema* e *Cuiabá,* passou a fazer a ligação mensal entre esta capital e Montevidéu, em dois trechos, assinalados pelo porto de Corumbá. A Companhia tinha contrato firmado com o Governo Imperial, que lhe garantia subvenção, por viagem redonda, de 25:000$000.

* * *

Quando se proclamou, a 15 de novembro de 1889, a mudança das instituições, continuavam ainda os estudos sobre as possibilidades da maior parte de nossas redes hidrográficas.

A política do segundo império fora, não há negar, clarividente, fazendo, de início, proceder ao inquérito pormenorizado acerca desse potencial de que nos orgulhávamos cheios de romantismo, para depois, sábia e oportunamente, promover a circulação do vapor nos cursos que o permitissem.

O engenheiro Eduardo José de Moraes, depois de fundas reflexões, abrira campanha, sob aplausos e invectivas, em torno da possibilidade da "junção das diversas bacias hidrográficas" do Império, projeto gigantesco, que traria uma muito maior identidade entre as mais distantes porções da nação, contribuindo para uma liberalíssima e segura circulação das riquezas e estreitamento dos vínculos da unidade pátria. Realizavel, utópico, o plano sensacional? Linhares não o imaginara, tambem, com o mesmo objetivo?

Não se atingira, com as providências tomadas em benefício das comunicações pela hinterlândia, o progresso desejado. As viagens continuavam, pelo sertão, mesmo nas regiões mais servidas pelos cursos fluviais, cheias de asperezas. Os embaraços, a falta de conforto que Saint Hilaire e outros viajores ilustres, que percorreram o Império, do litoral aos seus mais remotos cantos, encontraram e descreveram, não tinham sido eliminados. O problema estava de pé. Seria necessário a aplicação de capitais vultosos, para o que a nação ainda não estava aparelhada.

O ato adicional entregara às Províncias os encargos de aproveitamento de suas vias fluviais, o que equivalia à derrogação da lei de 1833, que atribuira ao Governo central a navegação a vapor em todo o país.

Embora, pela circular de 12 de novembro de 1849, o Ministério da Justiça solicitara de todas as províncias esclarecimentos minuciosos sobre as necessidades de cada uma, em todos os ramos das obrigações oficiais, entre elas, bem especificada, a do desenvolvimento da navegação a vapor nos rios que as servissem. Francamente clara a tendência centralizadora para que se marchava.

A política central, consequentemente, caracterizara-se por uma atenção toda especial pelo tema, podendo-se definí-la como tendo obedecido à abundante concessão de privilégios, isenções e subvenções às empresas ou simples particulares, que se propuseram solucionar o problema, política por que tambem se nortearam as administrações provinciais.

À sombra dessa política, milhares de povoadores se tinham fixado à margem dos rios, em intenso movimento expansionista, que vinha, no sul e no norte, onde se verificara a marcha do nordestino para a conquista da floresta bravia, alargando os índices econômicos da nação. Os estadistas do Império tinham compreendido que, em meio à diversidade fisiográfico-econômica, que marcava o Brasil, a estrada de ferro, a rodovia e a corrente fluvial seriam forças para o equilíbrio, para a unidade nacional.

* * *

Sob o segundo Império, como acabamos de ver, em síntese e dentro das normas traçadas pela Comissão Organizadora do Terceiro Congresso de História Nacional, no panorama econômico-financeiro foi essa a atividade que desdobramos no concernente à utilização de nossa portentosa rede potâmica.

BIBLIOGRAFIA

Baena — *Compêndio das Eras da Província do Pará.* Pará, 1838.

Baena — *Ensaio Corográfico sobre a Província do Pará.* Pará.

Alves da Cunha — *Paraenses ilustres.* París, 1896.

Eduardo José de Moraes — *Navegação interior do Brasil.* Rio, 1894.

Alves Camara — *Ensaio sobre as construções indígenas do Brasil.* São Paulo, 1937.

Fernando Saboia de Medeiros — *A liberdade de navegação do Amazonas* — São Paulo, 1938.

Tavares Bastos — *O Vale do Amazonas.* Rio, 1866.

Tavares Bastos — *Cartas do Solitário.* Rio, 1863.

Tenreiro Aranha — *Elementos do Comércio.* Maranhão, 1872.

Manoel Barata — *Efemérides Paraenses. Revista do Instituto Histórico Brasileiro.* Rio, 1925.

Pereira da Costa — *Cronologia Histórica do Piauí* — Pernambuco, 1909.

Braz do Amaral — *História da Baía.* Baía, 1923.

Barbosa Lima Sobrinho — *A função histórica do rio São Francisco.* Rio, 1933.

Luiz Albuquerque — *A Amazônia em* 1893. Rio, 1894.

Estevão de Mendonça — *Notas matogrossenses.* Niterói, 1919.

Elpidio de Mesquita — *História do Rio São Francisco* (Congresso Internacional de Histórica da América).

Eugenio de Castro — *Geografia linguística e cultura brasileira*. Rio, 1937.

Relatórios dos Presidentes da Província do Amazonas — Rio, 1906.

Augusto Saint-Hilaire — *Viagem às nascentes do Rio São Francisco e pela província de Goiaz*. São Paulo, 1937.

Silva Coutinho — *Relatório sobre alguns lugares da Província do Amazonas*. Manaus, 1861.

Ignacio Accioly — *Corografia Paraense*. Baía, 1833.

Helio Lobo — *Coisas Diplomáticas*. Rio, 1918.

Bento Aranha — *Apêndice ao Padre Amaro, in* Arquivo do Amazonas. Manaus, 1907.

Bento Aranha — *A terra, as coisas e o homem da Amazônia, in Revista do Instituto Histórico do Pará*. Belem, 1918.

Luiz Cordeiro — *O Estado do Pará, seu comércio e indústrias de* 1718 *a* 1920. Belem.

Renato Santa Rosa —Estado do Pará. *Vias de comunicação, in Dicionário Histórico, Geográfico e Etnográfico do Brasil*. Rio, 1922.

Alberto Faria — *Mauá*.

Roberto Simonsen — *História econômica do Brasil*. São Paulo, 1937.

Couto de Magalhães — *Viagem ao Araguaia*. São Paulo, 1934.

Castro Rebello — *Mauá, restaurando a verdade*. Rio, 1932.

Wanderley Pinto — *Cotegipe e o seu tempo*. São Paulo, 1937.

Lazaro Bauman — *Alexandre Amorim* (inédito).

Joaquim Nabuco — *Um estadista do Império*.

Soares de Andréa — *Correspondência com a Corte* (manuscritos no Arquivo Público de Belem).

Relatórios da Companhia Fluvial do Alto Amazonas.

Falas dos Presidentes da Província do Pará.

Lister Maw — *Do Pacífico ao Atlântico*. Liverpool, 1831.

Santa Rosa — *História do Rio Amazonas*. Pará, 1926.

Arthur Cesar Ferreira Reis — *História do Amazonas*. Manaus, 1931.

Marechal Jardim — *Síntese histórica das tentativas feitas para a utilização como vias navegaveis dos grandes rios que banham o Estado de Goiaz* (Congresso de História do Brasil).

Oliveira Lima — *D. João VI no Brasil*. Rio, 1908.

Rodolpho Garcia — *História das Explorações científicas*, in *Dicionário Histórico, Geográfico e Etnográfico do Brasil*, 1922.

Secretaria de Estado
de Cultura e
Economia Criativa

AMAZONAS
GOVERNO DO ESTADO
TRABALHO QUE TRANSFORMA

Comunicado

As imagens, textos e obras disponibilizadas pelo Centro de Documentação e Memória da Amazônia estão na maioria em domínio público ou possuem termo de cessão para publicação da versão digitais produzida pela Secretaria de Cultura.

Se porventura, você identificar alguma obra que não esteja de acordo com a Lei de Direitos Autorais (lei 9.610/98), entre em contato conosco para que possamos identificar e proceder com regularização.

O objetivo da Biblioteca da Amazônia na disponibilização das versões digitais é a preservação da memória e difusão da cultura do Amazonas e região norte do Brasil, sem prejudicar os direitos patrimoniais do autor, herdeiros ou quem possuir o direito de uso.

O uso destes documentos digitais, digitalizados ou nascidos digitais são apenas para fins pessoais (privado), sendo vetada a sua venda, edição ou cópia não autorizada.

Lembramos, que esses materiais podem ser encontrados nos acervos do Sistema de Bibliotecas Públicas da Secretaria de Cultura e Economia Criativa e seus parceiros.

ACERVOS DIGITAIS
https://beacons.ai/cdmam_sec

FALE CONOSCO

(92) 3090-6804
cdmam@cultura.am.gov.br
acervodigitalsec@gmail.com

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E
MEMÓRIA DA AMAZÔNIA - CDMAM